



**Autor:** Von Hansjörg Jung  
**Seite:** 10  
**Ressort:** Lokal  
**Rubrik:** SZ

<sup>1</sup> IVW 3/2022

<sup>2</sup> AGMA ma 2022 Tageszeitungen

**Mediengattung:** Tageszeitung  
**Auflage:** 8.450 (gedruckt) <sup>1</sup> 9.243 (verkauft) <sup>1</sup>  
9.625 (verbreitet) <sup>1</sup>  
**Reichweite:** 0,045 (in Mio.) <sup>2</sup>

Von Hansjörg Jung

## Schönbuchbahn: „Der Frust ist groß“

Zweckverband wartet auf die Zulassung des neuen Zugtyps. Landrat will keine Eskalation, holt aber juristischen Beistand.

Kreis Böblingen. „Das Wichtigste ist der Zulassungsprozess – und der ist in der entscheidenden Phase“, sagt Dr. Walter Gerstner, Geschäftsführer des Zweckverbands Schönbuchbahn. Sprich: Die neuen Züge haben noch immer nicht grünes Licht vom TÜV bekommen. Dabei sollten sie schon seit einem Jahr zwischen Böblingen und Dettenhausen hin und her fahren.

Noch im September hat die spanische Eisenbahnschmiede CAF signalisiert, im November oder im Dezember die letzten Prüfungen des Bremssystems abgeschlossen zu haben und Meldung zu geben, ob der TÜV zugestimmt hat. „Wir haben bis heute nichts bekommen und mit Blick auf die Feiertage bleibt im Dezember auch nicht mehr so viel Zeit“, sagt Walter Gerstner.

„Auf dem richtigen Weg“

Aber er übt sich in Optimismus. Die Bremstests im tschechischen Velim scheinen zu bestätigen, dass CAF auf dem richtigen Weg sei, das Problem zu lösen. „Sie sind zuversichtlich, dass sie es schaffen, und wenn am 23. Dezember der TÜV seinen Segen gegeben hat, dann gibt es keine schnellere Alternative“, sagt er. Die Alternative wäre, auf Fahrzeuge anderer Hersteller zurückzugreifen, auch wenn diese nicht ganz so maßgeschneidert für die Schönbuchbahnlinie wären. Im November gab es dazu schon zwei Testfahrten mit zwei anderen Triebwagenzügen. Zumindest eine weitere soll im Januar folgen. Dies, um das Restrisiko zu minimieren, am Ende ohne neue Züge dazustehen. Doch auch dieser Plan B ließe sich nicht von heute auf morgen umsetzen. Es ist alles

andere als klar, ob gebrauchte Fahrzeuge auf dem Markt zu haben sind und neues Material braucht ebenfalls Zeit – und vor allem auch weitere hohe Investitionen.

Wie auch immer. Selbst wenn CAF grünes Licht bekommt, müssen die Eisenbahnbauer ihre Bremssoftware von einem externen Dienstleister neu schreiben lassen. Das dauert rund ein Jahr. So rechnen die Spanier mit einer Zulassung bis März 2024. Der Zweckverband hätte es gerne ein Vierteljahr früher. Denn selbst wenn die neuen zugelassen auf dem Hof stehen, rollen sie nicht, solange die Lokführer nicht darauf geschult sind, und das dauert auch ein paar Monate. So ist bei Landrat Roland Bernhard „der Frust groß“. Dennoch empfiehlt er seinen Zweckverbandsmitgliedern, nicht auf Konfrontationskurs mit dem Hersteller zu gehen und die Störung in den ohnehin verfahrenen Geschäftsbeziehungen zu eskalieren.

Dazu versuchen die Spanier, den Werkliefervertrag, in dem unter anderem die Strafen bei Lieferverzögerungen regeln, zu ändern. Denn CAF sieht die Schuld nicht bei sich, sondern beim veränderten Regelwerk, nachdem der Zug bereits konstruiert war. Deshalb lässt der Zweckverband derzeit Fragen, die sich dabei stellen, juristisch überprüfen, um seinen Standpunkt abzusichern. Die Klärung der Fragen sollte Mitte Januar abgeschlossen sein.

Abgestellt – der TÜV hat für die neuen Züge der Schönbuchbahn noch immer kein grünes Signal gegeben. Bild: Jung

**Wörter:**

416